Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok X. Warszawa, 15 marca 1929 r. Nr. 6 (140)

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE
POŚWIĘCONE SPRAWOM
MASZYNISTÓW
I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca

Cena N-ru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.

Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się
Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA
i ADMINISTRACJA:
Warszawa, ul. Chmielna 9, m. 9.
Telefon Nr 195-28
Konto czekowe P.K.O. Nr 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

MRÓZ

Podbiegunowy mróz ścisnął nas w żelazne okowy i trzymał 6 tygodni. Takiego zimna najstarsi ludzie nie pamiętają. Olbrzymie, również od wielu lat niespotykane śnieżyce dopełniły miary złego. Ruch kolejowy został ograniczony w stopniu bardzo poważnym. Bywały dnie a nawet okresy kilkudniowe, w których zamarł prawie zupełnie.

Zadania, wobec których stanęła cała bez wyjątku służba kolejowa były olbrzymie. Sytuacja wymagała nadzwyczajnego wysiłku od wszystkich, począwszy od najwyższych kierowników, skończywszy na służbie wykonawczej. Oczywiście trud osobisty, warunki pracy, stopień poświęcenia inny jest u tych, którym dobrotliwy los pozwolił mozolić się w ciepłym biurze, a inny u tych, którzy zwiększoną i natężoną do najwyższego stopnia pracę wykonywać musieli na wolnem powietrzu przy 30-kilko-stopniowym mrozie.

O doświadczeniach zdobytych w tegorocznej epoce lodowej piszemy z umysłu dopiero teraz, gdy mróz już minął. Może nawet jeszcze zawcześnie! Argumenty, zarzuty i wskazówki fabrykowane na gorąco (?) w czasie największych trudności i największego zdenerwowania grzeszą zazwyczaj brakiem dostatecznej ścisłości i należytego uzasadnienia. Dlatego lepiej odczekać i zastanowić się spokojnie nad wszystkiem, co danem nam było przeżyć, przecierpieć i doświadczyć. Łatwiej w taki sposób wyciągnąć z doświadczeń przeszłości — naukę na przyszłość.

Czy Polskie Koleje Państwowe sprostały trudnościom, które im mrozy i śnieżyce narzuciły? Odrazu odpowiedzieć należy, że nie. Ruch zamarł, dowóz do stolicy ustał prawie zupełnie, całe połacie kraju (Wschodnia Małopolska) były tygodniami odcięte od świata. O opóźnieniach pociągów, o zaspach, z którymi długie dnie nie zdołano się uporać — nawet i wspominać nie warto. Z miejsca nasuwa się jednak pytanie inne: Czy Zarząd P. K. P. ponosi winę, że się tak stało? Odpowiedź wypada, zdaniem naszem, znowu przecząco. Z wyjątkiem bardzo nielicznych wypadków, pominąwszy pewne drugorzędne błędy i niedopatrzenia — ogólnie rzecz biorąc, Zarząd P. K. P. nie ponosi winy wszystkiego tego, co się stało i działo, wszystkiego, co tak boleśnie dotknęło życie ekonomiczne naszego kraju — a tak niekorzystnie odbiło się przedewszystkiem na dochodach i funduszach samego kolejnictwa.

Na takie mrozy nie byliśmy przygotowani. Były to mrozy od wielu lat niepamiętne. Jakże można wymagać od Zarządu kolei, aby takie niepamiętne i niespodziewane mrozy przewidział i do nich się przygotował?

Trudno obliczać zapasy i konstruować tabor, urządzenia trakcyjne i t. d., z uwzględnieniem klęski, która kraj nasz dotyka raz czy dwa razy na lat sto. To też nie podzielamy poglądów tych, którzy w chwili obecnej uważają za rzecz wskazaną wymyślać Ministerstwu czy Dyrekcjom i zarzucać im niedbalstwo, niedołęstwo i t. p. To jest pogląd zbyt tani, zbyt łatwy i trochę nieetyczny, bo niesłuszny.

Rzecz inna, że zwiększone trudności komunikacyjne zwróciły uwagę na pewne zaniedbania i niedopatrzenia, na pewne błędy w administracji. Do tych błędów należy np. powolne tempo przebudowy węzła warszawskiego i krakowskiego, nienależyty tabor (wagony z bocznemi wejściami), brak pługów odśnieżnych należytej konstrukcji (rotacyjnych), jakość smaru, który krzepnie już w temperaturze — 8 do — 10 st. Celsjusza, ciasnota parowozowni, które nie mieszczą taboru, a wreszcie zauważone na niektórych szlakach niedbalstwo w ustawianiu zasłon śniegowych, które jeszcze w końcu stycznia leżały poukładane w piękne kupki, nienależyte zabezpieczenie kranów wodnych, brak należytego kontaktu między kierownictwem poszczególnych Oddziałów czy Wydziałów — może zresztą wyliczyć by się dało więcej podobnych usterek, błędów i niedopatrzeń.

Jest rzeczą Ministerstwa wyciągnąć z tych doświadczeń należyte wnioski, poprawić co należy, usunąć błędy. Nie po to, aby sprostać ponownej, broń Boże, klęsce podobnych mrozów, ale po to, aby i w normalniejszych czasach uniknąć wielu trudności, na które ruch w zimowej porze roku napotyka.

Naszym natomiast obowiązkiem jest zastanowić się nad skutkami mrozów u służby parowozowej i wskazać środki zaradcze zdolne umniejszyć zło wyrządzone przez tą nadzwyczajną i srogą klęskę żywiołową...

Nie zamierzamy zamieszczać czułych opisów pracy naszej w tych ciężkich dniach. „Cała okropność zamrożenia Polski legła na barkach" Szan. Kolegów Konduktorów, według słów ich własnego organu. W dźwiganiu tej okropności nie chcemy im przeszkadzać. Z ich łaskawem jednak pozwoleniem windykujemy sobie i my bynajmniej nie najmniejszą część nie „ciężaru zamrożenia Polski", ale tej ciężkiej i ofiarnej męki, którą znosić musiał w ciągu stycznia i lutego b. r. personel Polskich Kolei Państwowych.

Na równi z wszystkimi innymi pracownikami kolejowymi, pospołu z całą klasą pracującą odczuwaliśmy przedewszystkiem klęskę drożyzny. Wątpimy, czy nasz Urząd Statysty-

czny, którego metody są już sławne na całą Polskę zanotuje tę drożyznę. Każdy jednak, kto w czasie mrozów i trudności komunikacyjnych kupował jakikolwiek przedmiot codziennego użytku, zwłaszcza towary spożywcze, wie dobrze o tem, że starym zwyczajem w ślad za każdą żywiołową klęską budzi się z uśpienia **zachłanny demon wyzysku** i dusi bezwzględnie za gardło tych właśnie, którzy są najbiedniejsi i najbardziej upośledzeni. Nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności dotknęła kolejarzy także i klęska **drożyzny opałowej.** Sabotaż baronów węglowych stosowany wobec kolei w jesieni roku ubiegłego uniemożliwił wielu kolejarzom otrzymanie należnego im deputatu opałowego. Musieli zatem na równi z resztą ludności cierpieć zimno i przepłacać słono skromne porcje opału, zdobyte ofiarną wartą a często i walką na pięści w opałowych „ogonkach". Trudno obliczyć uszczerbek doznany przez rodziny pracownicze z tych powodów. W każdym jednak razie uszczerbek ten jest bardzo znaczny i winien być coprędzej uzupełniony. Rodziny pracownicze w Polsce nie mają, jak wiadomo, zapasów, z których mogłyby czerpać w podobnych przypadkach. Przeciwnie wszystkie są zadłużone i wyczerpane. Zasiłek „mroźny" czy „mrozowy" przyznany pewnym tylko, nielicznym kategorjom pracowników złemu zaradzić nie zdoła. Najpierw dlatego, że nie jest powszechny, a następnie dlatego, że jest niewystarczający (50 do 100 złotych). O pominięciu kolegów naszych, dyspozytorów w przyznaniu tego dodatku i o akcji naszej, aby to **niedopatrzenie** sprostować, piszemy na innem miejscu. O resztę pominiętych upomniały się, o ile nam wiadomo, te związki, do których obowiązek ten należy.

Ale to zaledwie półśrodek. Drożyzna, która gnębiła pracowników w mroźnym okresie, ich wyniszczenie spowodowane nadzwyczajnemi wydatkami, których z tej przyczyny było niemało, winny skłonić rząd do natychmiastowego przyjścia z pomocą **conajmniej przez wypłacenie zaległej od roku różnicy w dodatku mieszkaniowym.** Pomoc ta winna przyjść prędko, natychmiast, **jeszcze przed świętami wielkonacnemi.**

Innym skutkiem morderczej, zaiste pracy w czasie mrozów są **masowe i często ciężkie wypadki choroby**, a w szczególności zaziębień i odmrożeń, zwłaszcza u służby przetokowej i parowozowej. Na to poradzić mogą tylko lekarze. Ale nasuwa się jedna refleksja: aby uzyskać „mroźny" dodatek pracownik musi wykazać się pewną ilością (4) dni pracy w ciężkich warunkach atmosferycznych. Kto wytrzymał — dostaje nagrodę — a kto, może chętniej i ofiarniej, może w gorszych warunkach niż inny pełnił służbę tylko dzień jeden i odmroził uszy, nos, ręce czy też, co gorzej, nabawił się ciężkiej grypy lub zapalenia płuc— **temu nic!** Wydaje się nam, że **to nie całkiem sprawiedliwe.**

Wreszcie **wypadki.** Było ich w tym okresie stosunkowo bardzo dużo. Powody powinny być zrozumiałe dla wszystkich. Zdaje się nam jednak, że niema dla tych powodów dostatecznego zrozumienia ani w Sądach, ani, co gorsze i smutniejsze, u władz kolejowych. Właściwie jeden byłby tylko skuteczny środek zaradczy—trzeba było przewieźć kilkudziesięciu sędziów śledczych i orzekających kilkudziesięciu prokuratorów sądowych i dyscyplinarnych i kilkudziesięciu p.p. członków wyższych i niższych Komisyj dyscyplinarnych gratis (można i na nasz koszt) w czasie niechby tylko 20-to stopniowego mrozu np. z Warszawy do Dęblina. Pomogłoby natychmiast!

Czy ma ktokolwiek, kto z maszynistą w tych ciężkich dniach nie jechał na parowozie pojęcie o tem, co znaczy taka służba? Czy mają pojęcie o tem choćby Szan. Kol. Konduktorzy rozmyślający w ciepłym brankardzie nad „okropnością", która z łaski ich organu tak nieoczekiwanie spadła im na barki?

Trudności techniczne począwszy już od parowozowni: Parowóz obrośnięty lodem, przymarznięty do szyn. Pompa nie działa, rurki manometrowe zamarznięte, rury doprowadzające wodę również. Męka z próbą hamulca, 20 minut ruszania pociągiem, którego koła obracać się nie chcą w zamarzniętym smarze. Przed okienkiem tumany pary; lada nieszczelność powoduje zupełne zasłonięcie widoku. Po chwili marznie okienko. Pomocnik pracuje z wysiłkiem nadludzkim. Każdą grudkę węgla wydobywać trzeba oskardem, jak w kopalni, a tego węgla trzeba więcej niż zwykle! Manometry nie działają, inżektory zawodzą, pompa nie pracuje. Czasem, zamiast wody — w tendrze bryła lodu. Jedzie się na ślepo. Obserwować przestrzeń! Ale jak? Przez zamarznięte okienko (niema na to rady żadnej!) nie widać nic. Trzeba się wychylić! Ostry pęd wiatru zrzuca w oczy zmarznięty śnieg i miałki pył węglowy z tendra. Przecież węgla pokropić nie sposób! Tego ludzkie oko dłużej, jak kilka minut nie zniesie. Spóźnienia poważne i nieobliczalne. A wszak i w normalnych warunkach maszynista musi sygnału szukać, wypatrywać go nietyle w przestrzeni, ile jak się to mówi „na zegarku". Gdy sygnału nie widzi w czasie spodziewanym—nerwowość jego rośnie, uwagę ma napiętą do granic ostatnich. Jeden rzut oka na aparaty — nic nie widać, nie wiadomo, czy jest woda, czy hamulec działa — słowem rozpacz. Co zrobić? Zwolnić bieg? Dopiero nic nie widać. Dym zasłania widok tem silniej, im słabszy wyrzut pary z komina. Poprzez kłęby pary majaczy czasem ciemna i tajemnicza dal. Gdzie sygnał, gdzie stacja?

A pozatem? 25, 30 stopni mrozu, bez zasłony, **bez ruchu** z oczyma wlepionemi w przestrzeń. Czy jest organizm ludzki, któryby w tych warunkach mógł dysponować swobodnie normalnemi władzami psychicznemi? Czy znajdzie się ktoś, kto ośmieli się twierdzić, że **człowiek** ponosi w tych warunkach jakąkolwiek odpowiedzialność?

W tych ciężkich dniach i cięższych jeszcze nocach toczyła się na każdym parowozie naprawdę cicha ofiarna i bohaterska walka o życie — o życie własne i życie tych, których bezpieczeństwo powierzone zostało maszyniście — o czem pamiętał i pamiętać musiał dobrze! A jeśli był wypadek — to spowodowała go siła wyższa, żywioł silniejszy od człowieka i jego woli.

Czy pamiętała o tem Szan. Komisja, która posadziła policjanta przy łóżku kolegi naszego Szpyrkowicza, czy pamiętał o tem p. Ejsmond z M. K.?

Jeśli nie pamiętali, to niech sobie przypomną coprędzej. **Te procesy i to wszystkie bez wyjątku procesy wytoczone za wypadki spowodowane w okresie mrozów muszą być umorzone.**

W takich warunkach **ludzie** za swoje czyny nie odpowiadają.

POSTULATY OGÓLNE PRAC. PAŃSTWOWYCH

Z działalności C. K. P.

Klęska, którą ponownie ponieśliśmy w Sejmie, w związku z głosowaniem nad budżetem na rok 1929/30 nie powinna bynajmniej paraliżować działalności pracowniczych Związków Zawodowych. Doświadczenie przeszłości uczy nas, że także w ciągu okresu budżetowego przy skutecznym nacisku z naszej strony, zwłaszcza, o ile nacisk ten poparty jest zdecydowaną i niedwuznaczną postawą naszych członków — mogą się znaleźć środki i sposoby na zaspokojenie — przynajmniej częściowe naszych żądań.

Wychodząc z tych założeń, wystąpiła Centralna Komisja Porozumiewawcza z akcją, zmierzającą do załatwienia przynajmniej minimalnych i najbardziej pilnych żądań pracowniczych. Żądania te, ujęte w tezy ogólne i ograniczające się jedynie do potrzeb wspólnych wszystkim bez wyjątku pracownikom państwowym zostały ustalone i przedyskutowane na szeregu plenarnych posiedzeń CKP. i sformułowane w memorjale, wręczonym tak Rządowi w osobie p. Premjera, jak też klubom sejmowym.

Treść żądań, zawartych w memorjale, ujęta jasno i przejrzyście, tłumaczy się sama przez się. Dla uniknięcia nieporozumień, dodać wypada jedynie, iż postulaty zawarte w 2-giej części memorjału nie odnoszą się do kolejarzy, którzy mają w poruszonych tam sprawach postulaty

odrębne, wyrażające się w żądaniu odrębnej pragmatyki i ustawy emerytalnej, opartej na zasadach innych, jak u reszty pracowników państwowych. O losach tych odrębnych żądań kolejarskich pisaliśmy już niejednokrotnie, tak że stanowisko nasze w tej sprawie jest czytelnikom „Maszynisty" aż nazbyt dobrze znane.

Na innym miejscu niniejszego numeru naszego czasopisma podajemy treść oświadczenia p. Ministra Komunikacji, według którego realizacja tych żądań posuwa się zdecydowanym krokiem naprzód.

Z tem zastrzeżeniem przedrukowujemy poniżej memorjał CKP. w dosłownem brzmieniu.

Do Pana Prezesa Rady Ministrów

Panie Prezesie!

Związki Zawodowe Pracowników Państwowych Rz. P. w imieniu setek tysięcy zrzeszonych pracowników i ich rodzin zmuszone są przedłożyć Panu Premjerowi następujące dezyderaty, których załatwienie uważają za nadzwyczaj ważne i pilne — i dla pracowników państwowych, i dla ogólnych interesów Państwa.

I.

A. Naczelną kwestją, uznawaną niejednokrotnie przez Rząd Rzeczypospolitej za konieczność państwową — jest *sprawa podniesienia uposażenia pracowników państwowych* do norm zaspakajających rzeczywiste potrzeby materjalne i kulturalne funkcjonarjuszów państwa. Mimo kilkakrotnych obietnic ani w preliminarzach budżetowych Rzeczypospolitej lat ubiegłych, ani w przedłożeniach rządowych na najbliższy rok budżetowy — nie znajdujemy żadnych pozycyj ani uwag, świadczących, że Rząd zamierza przystąpić do realizacji obietnic zasadniczej poprawy bytu swych funkcjonarjuszów.

Wobec poglądów wypowiedzianych już przez Pana Premjera w tej kwestji nie zamierzamy udawadniać potrzeby owej poprawy — *zwracamy się tylko z prośbą do Pana Premjera o zainteresowanie się uposażeniem pracowników i nakreśleniem planu, który umożliwiłby nareszcie w dopuszczalnie najkrótszym czasie wysunięcie sprawy definitywnej regulacji płac na czoło zagadnień państwowych.*

B. Wyjątkowo sroga zima spowodowała nadzwyczajne nadwyrężenie budżetów rodzin pracowniczych, budżetów, których dochody w bardzo niedostatecznym stopniu pokrywają najkonieczniejsze wydatki. Potrzeba ciepłej odzieży, zwiększonego opału, spowodowane zimnem choroby pracowników i ich rodzin, przy niewystarczającej, jak Panu Premjerowi wiadomo, rządowej pomocy lekarskiej, szczególniej na prowincji — złożyły się na wydatki, których odraczać okoliczności nie pozwoliły nawet o dni kilka. To też Związki spodziewają się, że Pan Premjer uzna za zupełnie usprawiedliwione oczekiwanie wszystkich pracowników na decyzję Rządu *natychmiastowej wypłaty sum, jakie powstały z tytułu niewypłacania w roku 1928 podwyżki dodatku mieszkaniowego.*

Dodatek ten powinien być zastosowany równomiernie do wszystkich pracowników państwowych (etatowych, nieetatowych, kontraktowych, emerytów, wdów i sierot) i według obliczeń, dokonanych przez C. K. P. wysokość jego powinna wynieść dla każdego pracownika państwowego 70 proc. miesięcznego uposażenia.

Pomoc taka, okazana natychmiast, przyniosłaby ogromną ulgę wyczerpanym finansowo rzeszom pracowniczym, a dla Rządu nie przedstawiałyby trudności nie do przezwyciężenia.

C. Związki podpisane pragną też zwrócić uwagę Pana Premjera na potrzebę zrewidowania decyzji Rządu w sprawie wysokości *zwrotu opłat szkolnych za dzieci pracownicze* uczęszczające do prywatnych szkół ogólnokształcących.

Dotychczasowa wysokość zwrotu nie uwzględniała w dostatecznej mierze rzeczywistych kosztów nauczania dzieci w zakładach prywatnych, co znalazło nawet swój wyraz w oświadczeniu pana referenta tegorocznego budżetu Min. W. R. i O. P. Obecnie zakłady te zwiększyły wpisy, uiszczane miesięcznie — o 15 proc. Pokrywanie tej podwyżki przez pracowników państwowych — z pensji pracowniczej, — powoduje dalsze zmniejszenie niedostatecznego uposażenia o kilka procent. Jest to szczególnie krzywdzące dla tych funkcjonarjuszów, którzy zmuszeni są kształcić w prywatnych zakładach kilkoro dzieci. Zaznaczyć należy, że w tej samej sprawie Związki zwracają się jednocześnie do Pana Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, a obecnie pragnęlibyśmy zyskać dla niej również przychylną decyzję Pana Premjera.

D. Ostatnie rozporządzenie Rady Ministrów o wypłacie podwyższonego dodatku mieszkaniowego przewiduje wypłatę tego dodatku w formie 5 proc., wynagrodzenia kontraktowym pracownikom kolei państwowych i poczty, natomiast *pozbawia tego dodatku całą rzeszę innych pracowników kontraktowych administracji państwowej*.

Związki podpisane proszą przeto Pana Premjera o wydanie odpowiedniego zarządzenia, któreby rozszerzyło stosowanie tej zasady i do wszystkich innych kategoryj pracowników państwowych.

E. W roku zeszłym Rząd uznał za możliwe przyznanie pracownikom państwowym dodatku do uposażenia w wysokości 15 proc. wynagrodzenia miesięcznego.

Pomoc, z jaką Rząd w owym czasie przyszedł, ze względów budżetowych i prawnych otrzymała formę dodatku do pensji. Niestety nowe przedłożenie rządowe budżetu, mimo otrzymania przez Rząd od Sejmu zatwierdzenia sum, przeznaczonych na pokrycie wypłacania owych 15 proc. w dalszym ciągu utrzymało tą samą formę dodatku do pensji.

Prosimy Pana Premjera o przeprowadzenie akcji, zmierzającej do włączenia owych 15 proc. do pensji pracowniczej.

Zdaniem Związków przestały działać już te względy, dla których Rząd zastosował wypłacanie dodatków, a nie podniesienie pensji o 15 proc.

II.

Przedstawione powyżej dezyderaty pracownicze wymagają ze strony Rządu znalezienia pokrycia wydatków, związanych z uwzględnieniem słusznych i pilnych przedłożeń Związków.

Są jednak sprawy, które nie pociągają za sobą natychmiastowych wydatków, albo wymagają wydatków bardzo małych, a przecież dla zupełnie niezrozumiałych przyczyn, nie posuwają się naprzód mimo, iż swego czasu były przez czynniki decydujące przygotowane. Są to dwie kwestje: nowa ustawa emerytalna i ustawa o państwowej służbie cywilnej.

Nowelizacja ustawy emerytalnej, a nawet wydanie nowej ustawy — stały się aktualne. Chaos, jaki panuje w tej dziedzinie, krzywda wielu weteranów pracy, którzy całkowicie zasługują na specjalną opiekę ze strony Państwa, wielomiesięczne zalegiwanie, spraw decydujących o egzystencji osieroconych przez śmierć ojca — rodzin pracowniczych, domagają się natychmiastowej reformy i samego prawa o emeryturze i całej procedury, towarzyszącej realizacji tego prawa.

Związki podpisane nie chciałyby w nieskończoność mnożyć przykładów ilustrujących rzeczywistość *potrzeby przystąpienia Rządu do uregulowania sprawy emerytalnej*, dość zresztą już znanej, zwracają się jedynie do Pana Premjera z prośbą o wznowienie prac Rządu nad tą kwestją.

W Prezydjum Rady Ministrów istnieje *projekt pragmatyki*, który od roku prawie nie jest rozpatrywany przez odpowiednie czynniki, chociaż musiały istnieć ważne przyczyny, które skłoniły Rząd do wydania zarządzenia — przygotowania tego projektu. Niestety, chociaż sytuacja prawna pracowników uległa pogorszeniu (stałe stosowanie par. 116 obowiązującej ustawy, obniżanie stopni służbowych wskutek niewłaściwych zaszeregowań, szczególniej wśród niższych funkcjonarjuszów państwowych, przeprowadzona pod naciskiem zmiana stosunku służbowego etatowych pracowników na kontraktowych zupełny brak prawnego uregulowania pracy i płacy w ogromnej liczbie pracowników kontraktowych, zaniechania niemal zupełnie stabilizacji pracowników, *sprawa pragmatyki tkwi na martwym punkcie.*

Związki zawodowe pragną podkreślić, że zarówno sprawa poprawy bytu materjalnego jak i prawnego funkcjonarjuszów państwowych dojrzała do zasadniczych rozstrzygnięć Rządu i ciał parlamentarnych. W przekonaniu, że i Pan Premjer całkowicie podziela ten pogląd, zwracamy się do Pana Premjera z prośbą o przedłożenie tych spraw Rządowi i zainicjowanie akcji, któraby mogła doprowadzić do pomyślnego załatwienia tak donioslych dla rzesz pracowniczych zagadnień.

CENTRALA KOMISJA POROZUMIEWAWCZA ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH PRAC. PAŃSTW.

AUDJENCJA U P. MINISTRA KOMUNIKACJI

Aresztowania. Interwencja Policji. Ustawy regulujące prawa i obowiązki kolejarzy

Dnia 5 marca b. r. p. Minister Kühn przyjął delegację naszego Związku w osobach kol. kol. Borkowskiego, Komorowskiego i Siadaka.

Delegacja przedstawiła p. Ministrowi sprawę aresztowania maszynistów posądzonych, wzgl. oskarżonych o spowodowanie wypadków kolejowych, uzupełniając w ustnym wywodzie argumenty zawarte w złożonym uprzednio w tej sprawie, obszernym memorjale. Wskazując na wzburzenie, które z tego powodu

panuje wśród służby parowozowej— delegacja prosiła p. Ministra o interwencję u właściwych czynników, celem uniemożliwienia na przyszłość podobnych praktyk, godzących nie tylko w cześć zawodu maszynistowskiego, lecz wogólności w cześć całego kolejnictwa polskiego.

W ścisłym związku z aresztowaniami, dokonywanymi z polecenia władz sądowych, stoi działalność policji kolejowej. Policja ta uważa za swój obowiązek mieszać się czynnie do najdrobniejszych nawet wypadków ruchowych, do sprzeczek pomiędzy personelem i t. d., co powoduje spisywanie protokółów, oddawanie błahych spraw do sądów i zajmowanie tymże sądom bezpotrzebnie czasu sprawami, które się do orzecznictwa sądowego zupełnie nie nadają. W pracę kolejową wnosi ta działalność tylko zamęt i zamieszanie, gdyż przedstawiciele „władzy" nie mają pojęcia o toku służby i przeszkadzają kolejarzom w pracy.

Najbardziej charakterystycznym z tego powodu jest fakt, że mimo to istnieją liczni przełożeni, naczelnicy, dyżurni ruchu i t. d., którzy nieumiejąc widocznie własną powagą zapewnić porządku w służbie sami zwracają się do policji o asystencję.

Pan Minister wysłuchał z uwagą wywodów delegacji, uznał stanowisko Związku za słuszne w zasadzie i przyrzekł podjąć interwencję u właściwych czynników — zażądał jednakże przedłożenia sobie w czasie możliwie najkrótszym szczegółowych sprawozdań z przebiegu wypadków, na które uskarżał się Związek. — Delegacja obiecała dostarczyć dowodów niezwłocznie po ich skompletowaniu.

Korzystając ze sposobności. Delegacja prosiła p. Ministra o informacje w sprawie ustaw, regulujących prawa i obowiązki pracowników kolejowych, które to ustawy według poprzednich zapowiedzi miały być wniesione do Sejmu w ciągu miesiąca lutego 1929 r. P. Minister oświadczył, że Ministerstwo Komunikacji ukończyło już dość dawno pracę nad projektami: 1) Ustawy o przedsiębiorstwie kolejowem; 2) Ustawy o pragmatyce dla kolejarzy; 3) Ustawy o przepisach emerytalnych dla etatowych i 4) Ustawy o postępowaniu dyscyplinarnem, że te ustawy zostały już uzgodnione z innemi Ministerstwami tak, że pozostaje jeszcze formalne uchwalenie projektów na Radzie Ministrów, poczem będą one niezwłocznie wniesione do Sejmu. P. Minister wyraził przypuszczenie, że uchwała Rady Ministrów zapaść może w piątek, dnia 8 czerwca b. r. (O ile nam wiadomo, Rada Ministrów w piątek, dnia 8-go marca b. r. nie odbyła posiedzenia w związku z znanem z pism codziennych przesileniem na stanowisku Ministra Skarbu przyp. Red.).

Dalsze losy projektów zależne będą już nie od rządu, lecz od ciał parlamentarnych.

Na wykończeniu znajduje się projekt przepisów o pomocy lekarskiej dla kolejarzy, o którego treści jednak p. Minister nic jeszcze powiedzieć nie może.

SPRAWIEDLIWOŚĆ

Dnia 3 września 1928 r. (prosimy uważać na datę) popełniono na stacji Karolew **straszną zbrodnię**. Aby nas nie posądzono o to, że ujmujemy lub dodajemy zbrodniarzowi winy oddajemy głos p. prokuratorowi dyscyplinarnemu, który we wniosku swoim z dnia 27 grudnia 1928 r., żądając ukarania winnego przez Komisję Dyscyplinarną przy D. K. P. Warszawa tak winę jego określił:

„Maszynista Stanisław Świecimski oskarżony jest o to, że w dniu 3 września 1928 r. wskutek nieuważnej jazdy przejechał semafor „stój" i spowodował wykolejenie pociągu, przy którym został rozbity kocioł parowozu, uszkodzone wagony i kozioł oporowy, naprawa których wyniosła 981 zł."

Świecimski został pociągnięty do odpowiedzialności dyscyplinarnej, a oczywiście i sądowej. Jakżeby inaczej, przecież policja kolejowa czuwa i działa. Toczyło się śledztwo równo 6 miesięcy. Świecimski jakoś nie uciekł, dowody wszelkie dawno już powinny się znajdywać i znajdują się napewno w rękach wymiaru sprawiedliwości. Nawet bardzo zresztą pohopny do aresztowań sędzia śledczy i prokurator Sądu Okręgowego w Łodzi — jakoś tym razem łaskawie dali spokój Świecimskiemu.

Ale są jeszcze w Polsce sądy sprawiedliwe, dbające o to, aby zbrodnie nie uchodziły bezkarnie, a zbrodniarze byli traktowani z odpowiednią srogością. Bo oto sprawa przeszła od prokuratora do kompletu orzekającego i stała się rzecz tym razem naprawdę o pomstę wołająca:

Dnia 4 marca 1929 r., a więc w pół roku i 1 dzień po wypadku o godzinie 4 nad ranem zjawiło się w mieszkaniu Świecimskiego 6 policjantów uzbrojonych w karabiny z bagnetami.

Z rozkazu Sądu łódzkiego Świecimski został aresztowany, w nocy pod eskortą 6-ciu zbrojnych policjantów odstawiony do więzienia, następnie zaś po kilkudniowych staraniach zwolniony za kaucją 2.000 (dwa tysiące) złotych.

Nie wiemy co dalej pisać. Zdawaćby się mogło, że komentarze są zbyteczne Wszak niedawniej, jak 2 tygodnie temu pisaliśmy o sprawach podobnych, a przed tygodniem interwenjowaliśmy i w Ministerstwie Komunikacji i w Ministerstwie Sprawiedliwości...

Ale tego mimo wszystko bez komentarzy pozostawić nie można! Gdy żona kol. Świecimskiego zapytała komendanta tej imponującej siły zbrojnej, dlaczego przyszli aż w sześciu i z karabinami — otrzymała odpowiedź, że z „takim" to zawsze bezpieczniej w większej ilości, a gdy zapytała dlaczego fatygowali się tak późno w nocy, odpowiedziano, że „to zawsze bezpieczniej, bo „taki" to o tej porze i w domu jest napewno i najczęściej śpi."

Łódzki Sąd Okręgowy. Łódzka policja. Pokazały nie po raz pierwszy, co umieją. Podobny wypadek zdarzył się tam niedawno temu z maszynistą Terebą. Sprawiedliwość! Ano trudno. Ale że nie znajdzie się sprawiedliwość na tych, którzy w ten sposób „używają" władzy powierzonej sobie przez społeczeństwo nie po to przecie, aby mogli szykanować obywateli!

W Łodzi powiadają, że bandytę Łaniuchę, który zamordował kilku ludzi, prowadziło na rozprawę tylko 3 policjantów bez karabinów.

Ciekawi jesteśmy czy kiedy poprowadzą i jak poprowadzą tego, kto bez powodu, nie uprzedziwszy spokojnego człowieka wydał przeciwko niemu rozkaz aresztowania i tego, kto w taki sposób polecił ten rozkaz wykonać?

Przespacerował się maszynista Świecimski drogą znaną innym także kolegom naszym pod bagnetami do więzienia. Nawet mu nie wsółczujemy. Trudno—ofiara zawodu. Jutro każdego z nas spotkać może coś podobnego. Do więzienia poszedł i byłby z niego prędko nie wyszedł — gdyby nie miał, czy nie pożyczył przypadkiem 2.000 złotych.

Podobno kilka dni przedtem wygrał na loterji czy na dolarówce! Bo i skąd zresztą maszynista ma mieć 2.000 zł.? A na tyle oszacowano jego głowę. Ciekawi jesteśmy, ile też warte jest sumienie tych, którzy tę cenę naznaczyli?

Aha! Trzeba sobie nałożyć kaganiec. Bo przecież istnieje dekret prasowy i kodeks karny, a p. Cenzor nie śpi. Gotów jeszcze odpowiadać przed Sądem i autor, i redaktor, i nakładca i drukarz. Szkoda tylu ludzi.

Chcemy tylko przypomnieć ogółowi kolegów naszych, aby sami zapamiętali i dzieciom opowiedzieli: **To nie bandytę tak prowadzono — to prowadzono polskiego maszynistę,** który rozbił kozioł oporowy przez nieostrożność i zrobił szkody aż na 981 złotych. Na tyle mniej więcej, ile poborów otrzymuje miesięcznie sędzia Sądu okręgowego w Łodzi. I nie działo się to w Rosji carskiej, ani w Afryce, ani za czasów świętej inkwizycji, ani w bolszewickiej cerezwyczające, ale w **Wolnej, Niepodległej Polsce, zdobytej krwią proletarjatu, śmiercią ofiarną tysiąców, podobnych koledze naszemu Świecimskiemu!**

W 20-ym wieku, w okresie silnych rządów, w epoce sanacji moralnej.

ZAMIANA.

O budowę parowozowni
w Kościerzynie

Dla obsługi nowobudującej się linji kolejowej Bydgoszcz — Gdynia niewystarczające są obecne urządzenia trakcyjne, wobec czego zachodzi konieczność budowy nowych objektów w szczególności zaś wielkiej parowozowni i warsztatów.

Ministerstwo Komunikacji nosiło się zamiarem wybudowania tej parowozowni i warsztatów w miejscowości **Szlachta** (Lipowa). Zamiar ten zaniepokoił personel kolejowy, zatrudniony obecnie w miejscowości Kościerzyna, jako tych, którzy w pierwszej linji przewidziani są do obsługi nowobudującej się parowozowni.

Istotnie, obawy kolejarzy Kościerzyńskich są najzupełniej słuszne. Szlachta — to obecnie kawał szczerego pola i lasu. W razie zbudowania tam parowozowni i warsztatów, trzebaby tam było wybudować zupełnie nowe osiedle. Wiadomo powszechnie, że na ten cel nie ma obecnie funduszów, że wypadałoby długo czekać, zanim te fundusze się znajdą. A zatem kolejarze przydzieleni do parowozowni w Szlachcie, musieliby przez przeciąg całych lat dojeżdżać do miejsca pracy z odległości około 50 klm., taka bowiem odległość dzieli Szlachtę od najbliższych miast.

Nawet, gdyby Rząd wybudował z własnych funduszów i w czasie krótkim osiedle mieszkaniowe o wystarczającej pojemności — nie możnaby było uniknąć poważnych trudności. Osiedle takie nie miałoby i nie mogłoby mieć wystarczającej ilości szkół, nie mówiąc już o szkołach wyższego typu, średnich, zawodowych i t. p. Także potrzeby kulturalne kolejarzy nie mogłyby być należycie zaspokojone. Warunki bytu na lat kilkanaście byłyby bardzo prymitywne (brak bruków, kanalizacji, wodociągów, parków i t. d.).

To też powszechna opinja kolejarzy zainteresowanych zamiarem M. K. była temu zamiarowi przeciwna. Za najlepsze rozwiązanie kwestji uważają zainteresowani wybudowanie potrzebnej parowozowni nie w Szlachcie, ale w Kościerzynie. Takie rozwiązanie sprawy jest z punktu widzenia Zarządu Kolei, najzupełniej poprawne i w niczem nie narusza interesów kolejnictwa, zaś z punktu widzenia kolejarzy, usuwa wszystkie opisane wyżej trudności, związane nierozłącznie z ew. umieszczeniem parowozowni w Szlachchcie.

Na wspólnem zebraniu, odbytem w styczniu r. b. postanowili pracownicy kolejowi w Kościerzynie bez różnicy przynależności związkowej zwrócić się z odpowiednią prośbą do p. Ministra Komunikacji.

Ich akcja znalazła poparcie u organów samorządu miejskiego w Kościerzynie, który również zainteresowany jest w stopniu wysokim tem, aby parowozownia i warsztaty stanęły w Kościerzynie. O pomoc i poparcie zwracano się do Zarządów Związków Zawodowych pracowników kol., z których Związki Z. Z. M., Z. Z. D. K. i Z. U. K udzieliły petentom jaknajdalej idącej pomocy.

W dniu 1 lutego 1929 r. Minister Komunikacji inż. A. Kühn, udzielił audencji przedstawicielom zainteresowanych w osobach: p. Sen. i Prezesa Z. U. K. **Łempkego**, Prezesa głównej Kom. Rew. Z. Z. M., kol. **Wierzbickiego Władysława** z Kościerzyny, oraz skarbnika Z. Z. D. K. **Wojnarowskiego.** Z ramienia Rady Miejskiej w Kościerzynie brali udział w audjencji pp. radni miejscy **Piechowski i Napiątek.**

Delegacja przedstawiła p. Ministrowi swój pogląd na sprawę, przyczem delegaci Rady Miejskiej ofiarowali Ministrowi bezpłatnie 50-ha gruntu pod budowę parowozowni i warsztatów tudzież zobowiązali się do dostarczenia pewnej ilości mieszkań dla personelu.

Po wysłuchaniu wywodów delegacji oświadczył p. Minister, iż zasadniczo podziela jej pogląd i jest zdania, że parowozownia i warsztaty powinny być zbudowane w Kościerzynie, wobec czego użyje swego wpływu i autorytetu, aby w ten sposób sprawę rozwiązać. Sprawa musi być jednak zbadana i przemyślana. Delegatów Rady Miejskiej — prosił p. Minister o nadesłanie oficjalnego pisma od Magistratu, wzgl. Rady Miejskiej w Kościerzynie stwierdzającego gotowość dostarczenia odpowiedniej ilości ziemi pod budowę i mieszkań.

Jesteśmy przekonani, iż sprawa zostanie załatwiona po myśli słusznych żądań kolejarzy kościerzyńskich.

SPRAWY SŁUŻBOWE

UZNANIE I PODZIĘKOWANIE P. MINISTRA KOMUNIKACJI. dla pracowników kol. służby wykonawczej.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 2 czytamy co następuje:

„DO WSZYSTKICH PRACOWNIKÓW POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH".

Tegoroczne opady atmosferyczne i wyjątkowo niska temperatura dotknęły głęboko ekonomiczne życie Państwa, w którem koleje państwowe odgrywają tak nieposlednią rolę.

W pokonaniu piętrzących się w tym czasie trudności wybitną zasługę należy przypisać personelowi służby wykonawczej, który dał nowy dowód sumiennego i gorliwego wykonania obowiązku służbowego.

Tym wszystkim, którzy swą ciężką pracą przyczynili się do zwycięskiego opanowania sytuacji, wyrażam uznanie i podziękowanie.

Minister:
(—) Kühn.

LITERA PRZEPISÓW, A PRAKTYKA ŻYCIA.

Ruch kolejowy powinien odbywać się ściśle według przepisów, regulujących możliwie najdokładniej i najbardziej szczegółowo wszystkie wypadki, które normalnie zdarzają się w praktyce. Wymóg stosowania się do przepisów jest zatem wymogiem słusznym, a obowiązkiem organów kontrolnych i nadzorczych jest dbać o to, aby personel wykonawczy przepisy szanował i stosował się do nich rygorystycznie.

Jednakże niema i być nie może przepisów takich, któreby przewidzieć mogły wszystkie bez wyjątku okoliczności, jakie zdarzają się i zdarzyć mogą kiedyś w życiu praktycznem. Życie jest zbyt bogate i zbyt wszechstronne, aby się dało w całości i bez reszty zamknąć w martwej literze. **Dlatego niema takiego przepisu, któryby, wśród okoliczności, nie mógł, a nawet nie powinien być przekroczony właśnie w interesie służby, porządku i bezpieczeństwa.**

Wiedzą o tem wszyscy rozumni ludzie i ci, którzy piszą kodeksy i ci, którzy układają przepisy ruchu i bezpieczeństwa dla kolei. Jeśli mimo to wydają przepisy o charakterze bezwzględnym — to czynią to w tym mniemaniu, że **stosowanie tych przepisów oddają w ręce ludzi rozsądnych,** którzy potrafią zrozumieć wypadki nadzwyczajne i wyjątkowe i w takich razach zdobędą się na decyzję usprawiedliwienia wykroczeń przeciwko brzmieniu tego czy innego paragrafu.

Każdemu, kto praktycznie obeznany jest z życiem kolejowem wiadomo, że właśnie w ruchu kolejowym konieczność odstępstwa od zasad ustalonych w przepisach bywa najczęstszą. Wszak istnieje nawet środek walki, bardzo skuteczny i dla interesów kolei wprost zabójczy — który polega na tem, że zorganizowani kolejarze stosują się ściśle i rygorystycznie do obowiązujących przepisów ruchu. Po kilku dniach takiej praktyki ruch zamiera, tworzą się zatory — powstają takie trudności komunikacyjne, że zarządy kolei zmuszane bywają do uwzględnienia żądań personelu. Wtedy kolejarze rozpoczynają pracę normalną — a ruch odbywa się prawidłowo z powodu napozór paradoksalnego — **dlatego, że personel nie stosuje się ściśle do przepisów.**

To wszystko są rzeczy znane — a mimo to, w czasach normalnych organy administracji — nie tylko u nas w Polsce — nie wyciągają stąd należytej dla siebie nauki.

Międzynarodowa jest np. dążność do utrzymania czasu jazdy i punktualności. Dążność ta jest słuszna. Wszak najwięcej wypadków zdarza się właśnie wówczas, gdy ruch odbywa się nienormalnie, gdy pociągi

się spóźniają. Powody są dla każdego fachowca zrozumiałe. Aby tę punktualność zapewnić, posiadają niższe organy administracji prawo karania pracowników winnych opóźnień. Uważają tedy za swój obowiązek korzystać z tego prawa w każdym wypadku spóźnienia. Niestety, czynią to często bezmyślnie, szablonowo, bez względu na okoliczności miejsca i czasu. Na utrzymanie czasu jazdy kładzie się nacisk rygorystyczny, przypomina się maszynistom ten obowiązek aż nazbyt często. Dopingowanie maszynistów w tym kierunku weszło w nałóg administracji do tego stopnia, że władze nie przyjmują żadnych wyjaśnień ani usprawiedliwień, nie zadają sobie nawet trudu zbadania przyczyn opóźnienia. Opóźnił — ukarać i koniec.

Nacisk trafia na grunt podatny. Kto zna maszynistów i ich psychikę, ten wie, że maszynisty nie trzeba namawiać do utrzymania przepisowego czasu jazdy, ani też nakłaniać go do tego groźbą kary. Utrzymanie czasu jazdy, punktualne przybycie na miejsce przeznaczenia uważa on sobie za obowiązek honoru. Wystarczy przysłuchać się przywitaniom znajomych. „Jak tam? O czasie?" — pyta jeden maszynista drugiego, gdy go spotka na terenie kolejowym... Nacisk ze strony administracji potęguje jeszcze tę naturalną i zrozumiałą ambicję, ale oddziaływa na nią szkodliwie. Są bowiem okoliczności, w których dążenie do utrzymania czasu jazdy za wszelką cenę, w obawie przed karą i związaną z nią ujemną kwalifikacją zagraża bezpieczeństwu ruchu. Znamy bardzo wiele wypadków i to poważnych wypadków spowodowanych taką właśnie dążnością.

Weźmy dla przykładu burzę. Przepisy ruchu liczą się z tym nadzwyczajnym wypadkiem. Burza może uszkodzić tor, czy semafor, może podmyć szyny, uniemożliwia należyte obserwowanie przestrzeni. To też przepisy (art. 33) pozwalają dyżurnemu ruchu zatrzymać w czasie burzy pociąg na stacji tak długo, dopóki nie otrzyma meldunku od służby drogowej, że wszystko jest w porządku. Jest to przepis słuszny. Jednakże burze — jak wiadomo, nie mają obowiązku stosować się do rozkładu jazdy i nie muszą zdarzać się wtedy gdy wszystkie pociągi stoją na stacjach.

Co ma zatem zrobić maszynista, gdy burza zaskoczy go na szlaku? W świetle praktyki naszej i w rozumieniu pp. naczelników, nakładających kary za spóźnienia, powinien jechać jakgdyby nigdy nic. Najczęściej maszynista popędzany obawą kary i utraty dobrej opinji, tak robi. Dopiero, gdy nastąpi wypadek—Komisja Dyscyplinarna, nakładając na niego karę zazwyczaj bardzo ciężką, — bo degradację, poucza go przy tej sposobności dobrotliwie, że powinien być tak zmniejszyć szybkość, aby mógł każdą przeszkodę na czas zauważyć. Maszynista dowiaduje się poniewczasie, że spóźnienie nie zawsze bywa karygodne, że czasem jest cnotą i obowiązkiem.

Tak samo mniej więcej ma się rzecz w czasie śnieżycy, mgły, silnego wiatru, silnego mrozu.

Wniosek stąd jasny: maszynista winien być w podobnych wypadkach wolny od odpowiedzialności za opóźnienie. Właściwie nie potrzebaby w tym celu zmieniać przepisów. Wystarczy, aby pp. naczelnicy przez rozsądne stosowanie kar za opóźnienie wpoili w maszynistów przekonanie o konieczności zwalniania w wypadkach nadzwyczajnych. Ale wobec naszej administracji to nie wystarcza. **Wypada zatem domagać się, aby M. K. wydało wyraźny przepis, nakazujący maszynistom zwalnianie w czasie burzy, mgły, śnieżycy i silnego mrozu, i zabraniający wyraźnie karać za spóźnianie pociągów w takich warunkach.**

Przepis o karaniu za opóźnienie pociągu należy do tych szczęśliwych przepisów, które mają gorących wielbicieli i entuzjastycznych, aż do braku krytycyzmu—wykonawców. Są jednak inne przepisy z tej samej dziedziny — które tego szczęścia nie mają i są stale sabotowane.

Myślimy o przepisie nakazującym właściwym organom zabezpieczać sygnał „stój" w czasie mgły lub śnieżycy spłonkami. Przepis ten istnieje i obowiązuje, ale do wyjątków należą wypadki, w których jest stosowany. Ostatnio wypadki przejechania sygnałów w czasie mgły wzgl. śnieżycy zdarzają się bardzo często. Zapytywaliśmy kolegów o to czy sygnały były zabezpieczone spłonkami — ani jeden nie odpowiedział twierdząco! A przecież z olbrzymiem prawdopodobieństwem twierdzić można, że po otrzymaniu ostrzeżenia spłonkami — maszynista byłby odruchowo pociąg zatrzymał i sygnału nie przejechał. Przepis jest zatem celowy i mądry. Autorzy tego przepisu wiedzieli dobrze, **że przepisy nie są po to, aby było kogo potem pociągać do odpowiedzialności, lecz po to, aby uniknąć wypadków.** Dlatego przewidzieli, że maszynista w czasie mgły może sygnału nie zauważyć. Dobrze by było, aby sobie właściwe organy przypomniały o istnieniu tego przepisu. Jeśli nie z własnej inicjatywy, to może przy pomocy odpowiedniego okólnika ministerjalnego.

Tych kilka uwag z praktyki życia wziętych i dla praktycznego użytku przeznaczonych, poddajemy pod rozwagę czynnikom miarodajnym. Sądzimy, że sprawa jest aktualna. Zbliża się pora wiosenna, a z nią powodzie, mgły, ulewy. W tych czasach nie od rzeczy będzie zatroszczyć się nieco o bezpieczeństwo ruchu we własnym interesie moralnym i materjalnym Polskich Kolei Państwowych.

P. Borkowski.

ILE MAMY PAROWOZÓW?

Poniżej podajemy zestawienie ilości parowozów na P. K. P. według stanu z 3-ciego kwartału roku 1928 z uwzględnieniem podziału na parowozy osobowe, towarowe i tankowe (tendrzaki) ilości parowozów czynnych i podziału na poszczególne Dyrekcje K. P. (Dane: „Przemysł i Handel" zeszyt 8, 1929 r.).

KOLEJE NORMALNOTOROWE.

Dyrekcja	parow. osob.	towarowe	tanki	razem	w tem czynnych
Warszawa	231	571	66	868	692
Radom	69	511	5	585	315
Wilno	77	322	20	419	263
Poznań	181	364	134	679	355
Gdańsk	143	332	212	687	488
Katowice	50	209	179	438	339
Kraków	119	489	79	687	423
Lwów	108	451	63	622	351
Stanisławów	27	194	6	227	135
Razem	1.005	3.443	764	5.212	3.361

KOLEJE WĄSKOTOROWE.

Dyrekcja	ilość parowozów	w tem czynnych
Warszawa	106	47
Radom	86	42
Wilno		
a) użytku publ.	40	28
b) „ gosp.	35	24
Katowice	41	28
Lwów	3	2
Razem	311	171

W zestawieniu tem uderza stanowczo zbyt wysoki procent parowozów nieczynnych (35% liczby ogólnej). Niewiadomo wprawdzie dlaczego parowozy te były nieczynne, jednakże z okresu czasu do którego odnosi się zestawienie (jesień — a więc okres największego natężenia ruchu) wnosić można, że są to parowozy chore (w remoncie). Dla ścisłości należy dodać, że mimo wszystko obecny procent parowozów nieczynnych jest korzystniejszy aniżeli w poprzednich okresach. N. p. w 3 kwartale r. 1927. Wynosił on około 40%. Jeszcze gorzej przedstawia się sprawa na kolejach wąskotorowych gdzie procent parowozów nieczynnych wynosi 45%.

Wreszcie zauważamy, iż podana powyżej liczba parowozów jest niezgodna z liczbą ujawnioną w czasie dyskusji sejmowej nad budżetem na rok 1928/29 i podana w drukowanem sprawozdaniu Komisji budżetowej (patrz „Maszynista" Nr. 2/29, str. 12). W szczególności procent parowozów chorych określony tam został na 19 w roku 1927 i na 19.33 w r. 1928 z czego referent pos. Kaczanowski wysnuł błędne, jak się zdaje, wnioski o wydatnej poprawie stanu taboru na P. K. P.

O POMINIĘCIE DYSPOZYTORÓW w przydziale jednorazowego wynagrodzenia za służbę zewnętrzną w ciężkich warunkach atmosferycznych.

Z uwagi na nader ciężkie warunki w jakich zmuszeni byli pracować kolejarze w okresie ciężkich mrozów i opadów śnieżnych przyznało M. K. pracownikom, którzy w tym okresie pełnili służbę na stanowiskach bądź to najbardziej narażonych na szkodliwe działanie mrozów bądź też na stanowiskach najbardziej odpowiedzialnych — jednorazowy dodatek w wysokości od 50 — 100 złotych.

Przyznając ten dodatek Ministerstwo pominęło jednak, zdaniem na-

szem zupełnie niesłusznie szereg stanowisk. Do pominiętych należą z dziedziny służby parowozowej n. p. starsi palacze parowozowni, płukacze, obsługujący kanały do czyszczenia parowozów, obsługujący zwrotnice itd.

Najwięcej jednak zdziwienia wywołał fakt pominięcia *dyspozytorów parowozowni*. Ktokolwiek zna tok pracy kolejowej ten wie, iż okres trudności ruchowych, zamarzania parowozów, zasp śnieżnych, częstych usterek technicznych i t. d. nakładał na dyspozytorów szczególnie ciężkie obowiązki, zapewnie nie lżejsze jak na dyżurnych ruchu, rewidentów wagonów czy też innych pracowników, których M. K. jednak uwzględniło. Wiadomo pozatem, iż poszczególne Dyrekcje w interesie służby poleciły dyspozytorom porzucić na czas krytyczny pracę biurową, a zająć się wyłącznie osobistem nadzorowaniem służby zewnętrznej. To też dyspozytorzy spędzali cały czas swej służby w parowozowni a najczęściej przed parowozownią — skoro nader rzadkie są w Polsce parowozownie, któreby mieściły wszystkie do siebie przydzielone parowozy pod dachem.

Prawo dyspozytorów do rzeczonego dodatku jest zatem tak niewątpliwe, że ich pominięcie można uważać chyba tylko za przeoczenie.

W tem przekonaniu Prezydjum Związku wystąpiło niezwłocznie po ukazaniu się rozporządzenia do M. K. z prośbą o jego uzupełnienie w tym sensie, aby dodatek ten przyznany został także dyspozytorom parowowni i to conajmniej według kategorji II-giej.

NOWELIZACJA PRZEPISÓW SYGNALIZACYJNYCH.

T. zw. „nowe" przepisy sygnalizacyjne, obowiązujące formalnie na P. K. P. od r. 1925, odznaczają się tem, że dotąd w praktyce nie zostały zastosowane w całej rozciągłości, lecz tylko fragmentami i to nie wszędzie. Mimo to, a może właśnie dlatego— doczekały się już nowelizacji.

Ostatnio ogłoszono mianowicie szereg zmian w tych przepisach (Rozp. M. K. Nr. V. 4572/27 z dnia 26 stycznia 1929 r. Dziennik Urz. M. K. Nr. 2/29, poz. 26).

Ocenę tej noweli zastrzegamy sobie na czas późniejszy po dokładnem przestudjowaniu jej treści, już jednak obecnie zaznaczamy, iż zdaniem naszem stanie się ona powodem jeszcze większego bałaganu i zamieszania w dziedzinie sygnalizacyjnej i utrudni pracownikom w wysokim stopniu należytą orjentację.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 4.III.29. — w Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie w sprawie maszynisty Stankiewicza z Dyrekcji Gdańskiej; w M. K. w sprawie Wardzyńskiego oraz w sprawach emerytalnych Wieczorka z Żywca, Drożyńskiego z Krakowa, Galińskiego ze Lwowa — **kol. Komorowski.**

Dnia 5.III.29. — u Pana Ministra Komunikacji w sprawie ustawy: emerytalnej, pragmatyki służbowej, ustawy dyscyplinarnej oraz w sprawie aresztowań maszynistów — kol. kol. **Borkowski, Komorowski i Siadak.**

Dnia 7.III.29. — w M. K. w sprawie maszynisty Sieczki ze Skarżyska — kol. **Komorowski.**

Dnia 11.III.29. — w M. K. w sprawie dodatku „mrozowego" dla dyspozytorów oraz w sprawie urlopów dla delegatów na Zjazd Okręgu Warszawskiego — kol. kol. **Borkowski i Komorowski.**

Dnia 11.III.29. — w Ministerstwie Skarbu w sprawie wagonowo-strefowego dla kolejek podjazdowych oraz w sprawie kontraktowych ponad 50 lat — **kol. Borkowski.**

Dnia 14.III.29. — w M. K. w sprawie budowy parowozowni w Kościerzynie — kol. kol. **Komorowski i Wierzbicki.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dnia 6.III.29. — Zebranie Koła Łódź - Kaliska — kol. kol. **Borkowski, Siadak**

Dnia 15.III.29. — Posiedzenie C. K. P. — kol. kol. **Borkowski, Siadak, Komorowski.**

DZIAŁALNOŚĆ OŚWIATOWA ZWIĄZKU

w dziedzinie technicznej.

Bibljoteczki kółek technicznych.

Zapoczątkowana w r. 1927 działalność oświatowa Związku w dziedzinie technicznej rozwija się pomyślnie i wykazuje stały wzrost, intensywności. Zestawienie bogatego plonu pracy naszej na tem polu odkładamy do rocznego sprawozdania. W notatce niniejszej pragniemy jedynie zwrócić uwagę kolegów, że **Centrala zaopatrzyła istniejące kółka techniczne w skromne bibljoteczki, przeznaczone do użytku członków.** Zalecamy kolegom jak najgoręcej zapisywanie się na członków kółek technicznych, branie udziału w ich pracach i korzystanie z dziełek, znajdujących się w bibljotekach technicznych.

Dla umożliwienia kolegom należytej orjentacji podajemy poniżej dokładny inwentarz bibljoteczny każdego kółka technicznego zaznaczając, że spis obejmuje tylko książki, dostarczone kółku przez Centralę. Poza temi książkami, niektóre kółka posiadają ponadto inne książki, nabyte z własnych funduszów.

Kółka techniczne istnieją przy następujących kołach:

1) Warszawa — Wschodnia,
2) Ostrołęka,
3) Kutno,
4) Piotrków,
5) Łódź — Kaliska,
6) Wilno,
7) Baranowicze,
8) Poznań,
9) Skalmierzyce,
10) Bydgoszcz,
11) Katowice,
12) Kraków.

Wszystkie bez wyjątku Kółka Techniczne posiadają następujące książki:

1) *Hamulce Westinghouse'a* wydanie podręczne inż. Nehringa (po kilka egzemplarzy).

2) *„Jak ustrzec się wypadku zepsucia parowozu"* A. Grzesikowski.

3) *„Parowóz"* inż. H. Teodorowicz.

4) *Konspekt do podręcznika „Parowóz"*, inż. H. Teodorowicz.

5) *„Postępy w urządzeniu i użyciu parowozów"*, inż. H. Teodorowicz.

6) *„Hamulce kolejowe i przepisy służbowe"*.

7) *„Hamulce Hardy'ego"*, inż. Fürgang.

8) *„Słowniczek wagonowy"*, inż. Kruszewski.

9) *„Geografja kolejowa"*, Pomian.

10) *„Maszyna parowa"*, inż. Krzyżanowski.

11) *„Działający parą wylotową inżektor L. F. systemu Friedmana"* (rysunek i przepisy, po kilka egzemplarzy).

12) *Rozpylacz olicy typu B* (tabl.).

13) *Hamulec Westinghouse'a*, inż. A. Krzyżanowski.

oraz pełną bibljoteczkę elektrotechniczną, a mianowicie:

14) *„Fizyka i chemja"*, Koziński i Moycho.

15) *„Krótki zarys elektrotechniki"*, Pożaryski.

16) *„Krótki wykład fizyki technicznej"*, Heilpern.

17) *„Przystępna elektrotechnika prądów silnych"*, Pożaryski.

18) *„Urządzenia elektryczne siły i światła"*, St. Odrowąż-Wysocki.

19) *„Bezpieczeństwo urządzeń elektrycznych"*, Szapiro.

20) *„Krótki zarys sygnalizacji telegrafji i telefonji*, Pożaryski.

21) *„Uszkodzenia i niedokładności w maszynach elektrycznych"*, Gimbut.

Inne książki, których nie można nabyć w dowolnej ilości z powodu wyczerpania nakładu są rozdzielone w następujący sposób:

1) *„Techniczny podręcznik dla kandydatów"*, *P. Niegla.*
posiadają kółka: Ostrołęka, Kutno, Baranowicze, Katowice, Poznań, Piotrków, Wilno, Skalmierzyce, Kraków.

2) *„Przepisy o gospodarce parowozowej"*, wyd. Min. Komunikacji.
posiadają kółka: Ostrołęka, Kutno, Baranowicze, Katowice, oPznań, Wilno, Skalmierzyce, Kraków.

3) *„Metody sprawdzania przy składaniu części parowozu"*, wydanie M. K.
posiadają kółka: Ostrołęka, Kutno, Baranowicze, Poznań, Skalmierzyce.

4) *„Metody sprawdzania"* wydanie skrócone;
posiadają kółka: Ostrołęka, Kutno, Baranowicze, Poznań, Skalmierzyce.

5) *Zasady opalania kotłów parowych węglem*, inż. Humięcki.
posiadają kółka: Ostrołęka. Kutno.

6) *„Przepisy o opalaniu parowozów węglem kamiennym"*, inż. W. Krzyżanowski.
posiadają kółka: Ostrołęka, Kutno, Baranowicze, Katowice, Poznań, Wilmierzyce.

7) *„Charakterystyka parowozów"*, inż. Czeczot.
posiadają kółka: Ostrołęka, Kutno, Baranowicze, Katowice, oPznań, Wilno, Skalmierzyce, Kraków.

Prezydjum uzupełniać będzie tę bibljoteczkę w miarę możności finansowych i pojawiania się nowych książek dostępnych dla ogółu naszych członków.

KOLUSZKI.

Walne Zebranie Koła. Dn. 17.I 29 odbyło się Walne zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1. Sprawozdanie Zarządu za 1928 r. 2. Omówienie sprawy dobrowolnych składek na rzecz Koła. 3. Wybór Zarządu i Komisji Rewizyjnej. 4. Wolne wnioski.

Sprawozdanie Zarządu Koła z działalności za ubiegły okres po dłuższej dyskusji zebrani przyjęli do wiadomości. W załatwieniu punktu 2) porządku obrad, zebrani uchwalili składkę miesięczną na rzecz Koła w wysokości gr. 50 od każdego członka.

Następnie wybrano nowy Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Pierzgalski** Aleksander, zastępca przewodniczącego — kol. **Rosiak Józef**, sekretarz — kol. **Arczyński** Tomasz, w skład Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.: **Różycki** Stanisław, **Koziarek** Aleksander i **Czaplarski** Sergjusz.

W wolnych wnioskach po omówieniu sprawy aresztowań maszynistów za wypadki, zebrani uchwalili wniosek treści następującej:

„Zebrani maszyniści, członkowie Koła Z. Z. M. w Koluszkach wyrażają stanowczy protest przeciwko dotychczasowemu postępowaniu władz w razie spowodowania wypadku kolejowego przez maszynistę, który natychmiast zostaje aresztowany i traktowany jak zbrodniarz. Zebrani zwracają się do Prezydjum Związku z prośbą o natychmiastową interwencję w M. K. w tej sprawie. W razie nieuwzględnienia przez M. K. naszego żądania, wszyscy czynnie przeciwko takiemu traktowaniu nas, zaprotestujemy".

Pozatem omówiono szereg spraw miejscowych.

CHEBZIE.

Walne zebranie Koła. Dn. 20.I 29 odbyło się Walne zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1. Odczytanie protokułu z ostatniego zebrania. 2. Sprawozdanie Zarządu Koła. 3. Dyskusja nad sprawozdaniem Zarządu. 4. Wybór nowego Zarządu. 5. Wolne wnioski. W zebraniu uczestniczyli Prezes Okręgu kol. **Sobczak**, oraz sekretarz — kol. **Maas**.

Po odczytaniu protokułu z ostatniego zebrania, Zarząd Koła zdał sprawozdanie z działalności za ubiegły okres. Poczem po krótkiej dyskusji zebrani jednogłośnie uchwalili ustępującemu Zarządowi Koła absolutorjum. Wybrano nowy Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Poplucz** Robert, zastępca przewodniczącego — kol. **Gürtler** Szczepan, sekretarz — kol. **Świątek Józef**, zastępca sekretarza — kol. **Starzyński** Karol, skarbnik — kol. **Świtała** Józef. Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Juraszek** Ryszard, **Nawrot** Teodor, zast. Kom. Rew. — kol. **Nagi** Ernest.

Następnie Prezes Okręgu, kol. **Sobczak**, zreferował sprawy: pragmatyki służbowej, umundurowania, badań lekarskich. Sekretarz Okręgu kol. **Maas** stawia wniosek, aby Okręg informowany był o wszelkich sprawach przez Koła, który został jednogłośnie przyjęty. W wolnych wnioskach omawiano sprawy miejscowe.

DROHOBYCZ.

Nadzwyczajne Walne Zebranie Koła. Dn. 30.1 29 odbyło się walne zebranie członków Koła miejscowego. W zebraniu uczestniczyli Prezes Związku — kol. **Borkowski** oraz Przewodniczący Okręgu — kol. **Kuczkowski**.

Na zebraniu wybrano nowy Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Müller** Ignacy, sekretarz — kol. **Borcz** Jan, skarbnik — kol. **Lisowski** Walenty, członkowie Zarządu — kol. kol. **Chomiakiewicz** Piotr i **Dziwer** Jan.

Następnie Prezes Zw., kol. Borkowski szczegółowo omówił sprawy ustawy emerytalnej, pragmatyki służbowej, godzinowo - kilometrowego i inn. Po przemówieniu kol. Prezesa, wybrany Zarząd Koła na ręce kol. Borkowskiego, złożył serdeczne życzenia Zarządowi Głównemu Związku owocnej pracy dla dobra Związku.

SUCHA.

Walne Zebranie Koła. Dn. 27.I 29 odbyło się Walne zebranie członków Koła, w którym uczestniczył zastępca przewodniczącego Okręgu — kol. **Szymonek**.

Po zdaniu sprawozdania przez Zarząd z działalności za ubiegły okres wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Lenart** Stanisław, zastępca przewodniczącego — kol **Skribeński** Alojzy, sekretarz — kol. **Szklarczyk** St., skarbnik — kol. **Świałecki** Marjan, Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Zajączek** Wł., **Łaczek** Wł., **Gruber** Karol.

ŁAZY.

Nadzwyczajne Walne Zebranie Koła. Dn. 23.I 29 odbyło się nadzwyczajne walne zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1. Przemówienie członków Zarządu Głównego i Okręgowego. 2. Sprawa kolonji letnich. 3. Wolne wnioski. W zebraniu uczestniczyli Prezes Związku kol. **Borkowski**, sekretarz Zw. kol. **Siadak**, Prezes Okręgu — kol. **Lisiewicz**, oraz sekretarz Okręgu — kol. **Jaworski**. Po zagajeniu zebrania przez przewodniczącego Koła, kol. Jakubowskiego, zabrał głos sekretarz Związku kol. Siadak, który wyjaśnił szereg spraw organizacyjnych. Następnie Prezes Zw. kol. Borkowski zreferował wszystkie sprawy dotyczące postulatów drużyn parowozowych, podkreślając z naciskiem konieczność stosowania się do ustawy o 8-o godzinnym dniu pracy. Namawia zebranych do utworzenia przy Kole Kółka Technicznego, którego brak odczuwa się dotkliwie. Następnie przedstawiciele Okręgu Warszawskiego zaznajomili zebranych o załatwieniu różnych spraw D. K. P. Warszawa. Następnie omawiano sprawę popierania Towarzystwa Kolonji Letnich.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy premji przetokowej, nowoprzyjętych ślusarzy — kandydatów i inne.

SOSNOWIEC.

Walne Zebranie Koła. Dn. 23.I 29 odbyło się Walne zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1. Sprawy postulatowe i organizacyjne. 2. Wybór sekretarza Koła. 3) Wybór Zarządu Kółka Technicznego. 4) Sprawa wynajęcia lokalu dla Koła Z.Z.M. w Sosnowcu. 5. Wolne wnioski. W zebraniu uczestniczyli Prezes Zw. — kol. **Borkowski**, Sekretarz Zw. — kol. **Siadak**. Prezes Okręgu — kol. **Lisiewicz** oraz Sekretarz Okręgu — kol. **Jaworski**. Przewodniczył zebraniu kol. Gruszczyński, sekretarzował — kol. Błaszczyk.

Do punktu 1) porządku obrad zabierają głos przedstawiciele Zarządu Głównego oraz Okręgowego Związku, wyjaśniając sprawy godzinowo - kilometrowego, umundurowania, awansów do wyższych grup, przyłączenie Z. Z. M. do Związków Klasowych, listy starszeństwa oraz wewnętrzne sprawy Okręgowe.

Na miejsce obecnego Sekretarza Koła, kol. Mosiewicza, którego przeniesiono do parowozowni Piotrków, wybrano kol. **Błaszczyka** Wł. Jako kandydatów do Zarządu Kółka Technicznego wybrano kol. kol. Stawskiego St., Zommera A., Gruszczyńskiego Z., Zwierzchowskiego W., Szczerbę Ant. i Wyporskiego P., którzy z pośród siebie mają wybrać Zarząd.

Celem załatwienia sprawy wynajęcia lokalu dla Koła Z. Z. M. w Sosnowcu wybrano specjalny komitet w skład którego weszli kol. kol. Czech W., Stawski St., Gruszczyński Z. i Syguła J.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy przepałów, 8-mio godzinnego dnia pracy

Ś. P. LEON BARANKIEWICZ.

Dnia 4.III.1929 r. uległ strasznemu wypadkowi śmierci na posterunku członek Z. Z. M. ś. p. kol. Leon Barankiewicz. Śmierć spowodował przebiegający pociąg osobowy w stronę Krośniewic, w chwili, gdy ś. p. zmarły zeszedł oświetlić latarnie parowozowe.

Eksportacja zwłok nastąpiła dn. 6.III.1929 r. przy udziale licznie zebranych drużyn parowozowych węzła Kutnowskiego ze sztandarami ZZM. i ZZK. oraz orkiestrą kolejową. Zwłoki przewieziono do Nieszawy, celem pochowania w grobie rodzinnym.

Wydawca: **Zaw. Zw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Odbito w drukarni „Robotnika". Warecka 7.